

Bettina Hartz

Auf dem Rad

Bettina Hartz

AUF DEM RAD

Eine Frage der Haltung

Deutsche Verlags-Anstalt



Das für dieses Buch verwendete FSC®-zertifizierte Papier *EOS* liefert Salter St. Pölten.

1. Auflage

Copyright © 2012 Deutsche Verlags-Anstalt, München,
in der Verlagsgruppe Random House GmbH

Alle Rechte vorbehalten

Der Abdruck der Gedichte von Elke Erb erfolgt
mit freundlicher Genehmigung der Autorin.

Tyopografie und Satz: DVA/Brigitte Müller

Gesetzt aus der Dante

Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck

Printed in Germany

ISBN 978-3-421-04479-2

www.dva.de

Inhalt

- 7 Wie das Rad erfunden wurde und zu mir kam
Das Rad als Gefährt und Gefährte
- 56 Bewegung ist keine Frage des Tempos
Geistige Mobilität und die Poesie der Langsamkeit
- 73 Ausweichmanöver
*Glasscherben, Hunde, Kinderwagen, Touristen –
die kleinen Torturen des Alltags und der Geist
der Anarchie*
- 96 Sturzumweht
Unfälle und ihre Helfershelfer
- 106 Der Weg zur Arbeit
*Die beste Zeit, der beste Weg – und wie schaffe
ich es, nicht so zu schwitzen?*
- 121 Die Kunst des Ausflugs
Von märkischem Sand und unerwarteten Regengüssen
- 142 Gruppenbild mit Fahrrad
*Allein fahren, zu zweit, in der Gruppe –
und zu mehreren auf einem Rad*
- 164 Keine Frage des Wetters, sondern der Kleidung
*Funktionsunterwäsche und Regenüberhosen versus
Sommerkleider und Abendgarderobe*
- 180 Welches Rad?
*Von der schwierigen Balance zwischen Glamour
und Alltagstauglichkeit – und der unheilvollen
Macht der Diebe*
- 201 Dank
- 202 Literatur
- 207 Bildnachweis

Wie das Rad erfunden wurde und zu mir kam

Das Rad als Gefährt und Gefährte

Bei einer großen Liebe weiß man oft nicht, wie und wann sie begonnen hat. Stand ein Urerlebnis am Anfang, eine Initiation, mit der das Geheimnis der Faszination begann? Kam die Liebe ganz plötzlich, über Nacht, oder brauchte sie Zeit? War sie am Anfang vielleicht sogar erst mal Abneigung und musste sich gegen Widerstände durchsetzen?

Ich fuhr durch den Tiergarten, es war dunkel, fast schon Nacht. Schnurgerade war der Weg, die Bäume an den Seiten hoch und schwarz, dichter beisammen, so schien es, als am Tage. Schwarz auch der Himmel zwischen den dahinjagenden Wolken, aus denen warmer Regen fiel. Es war, als zöge er eine Hecke aus Wasser um mich und das Rad, auf dem ich saß, als wäre es mit mir verwachsen, ich fühlte mich wie in einem Schloss, das sich, wundersam und doch ganz natürlich, mit mir, mich umschließend und zugleich von mir angetrieben, fortbewegte. Die Geräusche der Nacht, das Rascheln verborgener Tiere, das Schreien der schlafenden Vögel, von zitternder Stille gerahmt, drangen nur gedämpft zu mir. Die Gerüche dagegen waren stark, stärker als am Tag, wie nackt kamen sie mir entgegen, gelöst im Wasser des Regens, der Haut und Haare, Augen und Lippen liebte, strömten mit dem Atem in die Lunge und von dort in den Körper, der mehr und mehr Atem wurde, betörend duftender Atem, da er alle Essenzen der blühenden Bäume und Büsche des Gartens enthielt.

In diesem Duft aber, der durch die dünn-zarten Wände des Regenschlosses drang, das mich fahrend umgab, öffnete sich, seltsam, märchenhaft, die dunkle Nacht zum leuchtenden Tag, der Parkweg zur weiten Landschaft, die von samtenem, sommerlich breitem Licht beschienen war.

Hecken breiteten sich darin aus, Bäume, Wiesen, Felder, dazwischen schlängelte sich ein Weg, hell, Sand mit Kies gemischt, mit einer leuchtend grünen Grasnarbe in der Mitte. Duft von Kiefern, deren Zapfen knackten, Insekten (Mistkäfer, Ameisen, Feuerwanzen), das Flirren von Zweig- und Blätterschatten über Weg, Lenker, Arme, Gesicht, der hohe helle blaue Himmel über den sanft sich wiegenden Wipfeln der Bäume.

Ein Traum? Es schien so, denn wie so oft in Träumen, sah ich mich selbst, war ich die, die sich bewegte, und zugleich die, die sich in der Bewegung beobachtete. Eine kleine, von kindlichem Heroismus erfüllte Gestalt auf dem Fahrrad, die mit galoppierendem Herzen von der glatten Straße hinunter auf kruppelige Waldwege wechselt und mit Freudengeheul die schmalen Pfade eines riesigen, längst überwachsenen Bombentrichters hinuntersaust, als wären es steile Berghänge, voll Ehrgeiz, auf der anderen Seite wieder hinaufzukommen, ohne die Füße auf den Boden setzen zu müssen oder gar zurückzurollen, dabei in den Pedalen stehend und mit jeder Erhebung, jedem Buckel, jeder Wurzel mitgehend. Durch Kuhlen, tief mit trockenem Sand gefüllt, kämpft sie sich hindurch, mit aller Kraft gegenhaltend, um das Gleichgewicht nicht zu verlieren. Und pflügt dann wieder schwebend leicht durch Pfützen – die Beine vom Rad weg hoch in die Luft gespreizt, jauchzt sie, verfolgt von fröhlich dahinjagenden Tieren. Und wie in den langen Stunden eines Feriensommernachmittags kauert sie in den Bäumen, die nackten Beine baumeln vom breiten Ast, der Rücken ist gegen den Stamm gelehnt, in dem unaufhörlich der Saft aufsteigt, leichtes Vibrieren in der Wirbelsäule, den Schulterblättern, gesenkte Augenlider, während unten im kniehohen Gras das Rad leuchtet, rot-weiß, und die Klingel blitzt und sich schimmernd die Speichen des Vorderrads drehen, langsamer, langsamer, zur Ruhe kommen. Und schon das nächste Bild: Heimkehr im Licht der Abendsonne, die kleine Gestalt jetzt auf dem Sattel gemächlich schlenkrig wie ein zum Stall hin trotzendes Pferd, die Schatten länger

als die Bremsspur im Staub, Rad und Körper gleichermaßen tagesmüde.

Wie man als Kind auf dem Schulweg so leicht von der alltäglichen Welt hinüberwechselt in die abenteuerlich-phantastische der Bücher, etwa in die futuristischen Räume Jules Vernes – so stiegen die Bilder auf. Als ob in diesem nächtlichen Park, durch den ich fuhr, die versunkenen Reiche der Kindheit gleich neben dem Wege lägen und, wenn man die Büsche teilte, das in der Zeit Verborgene wieder erschiene. Als ob die Nacht hier an den Tag grenzte und hinter der dunklen Wand der Bäume lichtüberflutete Wege warteten, hohe Gräser, rot schimmernd, kitzelnd an den bloßen Beinen, im Abendlicht orangeflammende Kiefernstämmen. Alles war vor meinen Augen, ja, mehr noch, war körperlich spürbar, war in mir anwesend, wie umgekehrt ich, wenn auch in kindlicher Gestalt, in diesen Bildern anwesend war, die aufstiegen und versanken im gemächlich-gleichmäßigen Auf und Ab der Pedale gleich langsam vorüberziehenden Sternbildern.

Aktion und Selbstbeobachtung gingen Hand in Hand und trugen zum so oft beschriebenen Eindruck der Irrealität oder Überwirklichkeit bei, die der des Traumes gleicht und die, wenn man erwacht ist, noch eine Weile auf die Wirklichkeit abfährt, sie in ein ebenso überwirkliches Licht taucht, so dass sie einem verwandelt und ungreifbar erscheint, obgleich man sich doch in ihr alltäglich-selbstverständlich bewegt. Und so, wundersam verdoppelt, wechselte ich, während ich fuhr, immerzu zwischen zwei Zuständen, ein seltsamer Bildertaumel war das, der der unruhervollen, wenn auch durch die Gewohnheit kaum mehr empfundenen ständig bedrohten und wiederherzustellenden Balance des Fahrens auf zwei Rädern glich. Mir schien es wie ein Traum im Traum, ein doppelter Traum also.

Aber träumte ich denn? Nein, der erste Traum, der den anderen umhüllte, war kein Traum, sondern wirkliche nächtliche Heimfahrt die Bellevueallee im Berliner Tiergarten ent-

lang, diese schräg laufende gepflasterte Doppelachse zwischen Schloss und Potsdamer Platz, wo die Kaninchen am Wegrand kauerten, ein Stück im Scheinwerferkegel vor dem Rad her hoppelten und im Dunkel verschwanden. Wo andere Radfahrer an mir vorübereilten wie Kometen, die durch den Schacht der Nacht flogen, dunkle Boten auf ebenso dunklen, nahezu unsichtbaren Maschinen, die Scheinwerfer voraus – hell strahlend kündigten sie die plötzlich zwischen den Büschen wie Geschosse auf ihren Bahnen Auftauchenden an, die meinen Weg kreuzten, getrieben von geheimnisvollen Pflichten und Wünschen, und verschwanden ebenso schnell unter den stillen Bäumen, lautlos und unaufhaltsam, mit ihren immer noch einmal zwischen den dunklen, unbeweglich stehenden Stämmen aufblitzenden Strahlern ein wenig gespenstisch auch.

Der Regen hatte aufgehört, die Nacht war jetzt vollkommen schwarz. Und da die Schwärze die dritte Dimension geschluckt und den Park in einen nur hier und da sparsam bestickten Teppich verwandelt hatte, bewegte ich mich in ihr wie in der Fläche eines dunklen Bildes, ja, wie der heilige Eustachius, der auf Pisanellos Gemälde seiner Vision entgegenreitet, kam ich mir vor, und der Park wurde zu einer die flackernden Bilder erwartenden Leinwand im Kinosaal. Konnte auf ihr nicht alles erscheinen?

Aber: keine Visionen. Einmal ein Fuchs am Wegessaum, ganz ruhig, im schon rüdig-dünnen Winterfell, wir begrüßten uns mit den Augen. Dann Gänserufe über den Bäumen. Und dieses nächtliche Rufen hatte einen geheimnisvollen Zauber, wie verwandelte Wesen kamen die Fliegenden mir vor, die ihren mir unbekanntem Schmerz einander zuriefen. Auch das Märchenerinnerungen, natürlich.

Keine Visionen. Aber Bilder. Hervorgelockt durch die schwermütig machenden Düfte und die unbewusste oder nur halb bewusste Bewegung. Denn nicht nur die aus der eigenen Urzeit her vertrauten Gerüche, sehnsuchtsvollen Rufe, auch die sanfte, selbstvergessene Bewegung, die weit zurück in die Vergangenheit reicht, hatte die Erinnerungen

an die eigene Kindheit hervorgelockt, die tief verborgen in jeder Zelle unseres Erwachsenenkörpers wohnt, ihren uns meistens unbewussten, im Alltagstun unerreichbaren Kern bildet, von der aber, wenn wir nur ein wenig ins Träumen geraten, spürbare Schwingungen ausgehen, die uns in längst verschwundene Reiche davontragen. Und wir wissen dann wieder, unser Sein wird von diesem verborgenen Kindheits-Ich mit dem wehenden Haar und den großen Augen und den immer klebrigen Händen gespeist.

Wie die Gerüche und Bilder aber sind in unsere Körper auch die frühen Bewegungen, erlernten Bewegungsmuster eingeschrieben: die ersten Schritte, die ersten Balanceübungen auf Schlittschuhen, Rollschuhen, das Klettern und Schaukeln, die ersten Schwimmszüge, die erste Rodelfahrt. Die Mühen ihres Erlernens sind vergessen, im Mythos des eigenen Werdens verborgen, es gibt kaum eine Erinnerung mehr an sie.

So ist es bei mir mit dem Fahrradfahren. Ich finde noch flüchtige, wie gehauchte Berührungen, die mir Halt gaben, spüre noch die sanft aufgelegte Hand am Hinterkopf, die mir half, in der Balance zu bleiben. Und ich weiß noch, dass ich bald das Fahren schon gut beherrschte. Nicht aber das Bremsen mit dem Rücktritt. Das Abrupte dieses Vorgangs, der das Gleichgewicht gefährdete, machte mir Angst. Und so ließ ich das Rad lieber allmählich, ohne weiterzutreten, auslaufen und setzte, wenn das Kippeln zu stark wurde, die Füße auf den Boden, um, mit den nachgezogenen Füßen bremsend, zum Stehen zu kommen.

Aber in diesen frühen Jahren der Kindheit, an die ich nur noch so wenige Erinnerungen habe, als ich das erste Mal, von Stützrädern in der Balance gehalten, im Sattel saß und mich bald schon auf ihm bewegte, als wäre es mit mir verwachsen (selbst Stürze änderten daran nichts), oder noch davor, als ich im Körbchen saß, das vorn am Lenker des Elternrads befestigt war, und über die sandigen Wege der Kiefern- und Birkenwälder und die schlaglochreichen Straßen der kleinen Stadt im Siedlungsgürtel von Berlin hol-

perte, muss es gewesen sein, dass meine große Liebe zum Fahrradfahren begann, das Rad mir nicht nur zum Gefährt wurde, sondern zum Gefährten.

Die Füße vom Boden – das Fahrrad ist da

Im Gegensatz zur landläufig vertretenen Meinung, die das Laufrad des Karl Freiherrn Drais von Sauerbronn bereits zu den Fahrrädern zählt, weil es zwei Räder hintereinander anordnet, das eine starr, das andere mit einem Lenker versehen, und nur durch den Menschen, das heißt ohne vorgespANNtes Tier, in Bewegung gesetzt, beginnt für mich die Geschichte des Fahrrads erst in dem Moment, da der Fahrende die Verbindung zum Boden kappte, indem er die Füße auf Pedale stellte. Denn erst jetzt erfolgte der Antrieb nicht mehr durch schnelles, die Füße immer wieder vom Boden abstoßendes Laufen, sondern durch eine getretene Kurbel. Niemand würde sagen, mein Kind fährt Fahrrad, solange es auf einem der heute wieder so beliebten Laufäder herumflitzt.

Natürlich gibt es Überschneidungen zwischen Lauf- und Fahrrad: Auch das 1817 in Mannheim entwickelte Laufrad von Drais ist bereits ein einspuriges Zweirad, auf dem auf dieselbe Weise gelenkt und das Gleichgewicht gehalten werden muss, wie wir es vom Fahrrad kennen. Und dem Laufrad gebührt natürlich die Anerkennung als erstes mechanisches Individualverkehrsmittel, bei dem der Fahrende zugleich der Gefahrene ist oder besser: der Sichbewegende auch der Bewegte – denn der Mensch wird auf dieser Maschine ja zu seinem eigenen Esel oder Pferd, verwandelt sich in einen Maschinenkentauren und kommt, wie's im Märchen der Brüder Grimm *Die kluge Bauerntochter* heißt, »weder geritten noch gefahren«.

Wie munter und beschwingt so eine Fahrt aussehen konnte, zeigt Lyonel Feininger bei seinen *Draisinenfahrern* von 1910, einem Traumerinnerungsbild natürlich, denn zu Feiningers Zeit fuhr schon lange niemand mehr auf einer

solchen Maschine. Die überlängten Glieder der Laufend-Fahrenden sind kühn angeschnitten, die Räder, anders als die historischen, leuchten rot und blau und gelb, die Kleider mit Schleiern und Rockschoßen flattern – ein Wettfahrt-Wettlaufen scheint es zu sein, sind die grazilen Gestalten doch, um den Luftwiderstand zu minimieren, tief über die Lenker gebeugt.



Lyonel Feininger: *Draisinenfahrer*, 1910.

Aber von Sportkleidung keine Spur: Man wahrt die Eleganz und fährt mit Zylinder und Haube. Ist da nicht eine Braut in Weiß, ein Bräutigam in Ultramarin? Und in der oberen rechten Ecke, ganz in Schwarz, der Nebenbuhler? Handelt es sich also um eine Hochzeitsgesellschaft? Aber wohin sausen sie? Ins Leben? Die lachsfarbene Leinwand wirkt so fleischig. Andererseits wolkiges Rosa rundum. Ist's also eine Himmelfahrt? Aber im Vordergrund, unübersehbar hingestrichelt, finden sich Halme und Kieselsteine, auch für die erdbindenden Widerstände ist also gesorgt – abheben werden sie nicht. Die Braut trägt sogar eine Kopfbedeckung – wulstige schwarze Polsterung auf rotem Helmgrund –, die den Rennradfahrerhelmen der fünfziger Jahre ähnelt, als fürchtete sie einen Sturz. Überhaupt meidet Feininger das Anachronistische nicht, fährt die Braut doch, um das

Kleid zu schützen, ein Rad mit Speichenschutz (sie scheint überaus vorsichtig zu sein und wirkt auch schon ganz porzellanen): Das gab es alles im Laufrad-Biedermeier nicht, bewegten sich damals doch nur Studenten so fort, keinesfalls aber Damen, die weder die Beine spreizen noch rittlings auf Sätteln Platz nehmen durften, um unbeaufsichtigt ins wilde Leben aufzubrechen.

Ob die Geschichte stimmt, dass das Laufrad seinen Erfolg dem Ausbruch des Vulkans Tambora auf einer der Kleinen Sunda-Inseln zu verdanken hat? In dessen Folge kam es wegen des ungeheuren Ascheregens zu dem berühmten »Jahr ohne Sommer«, zu Missernten und Hungersnöten auch auf der nördlichen Erdhalbkugel und, aufgrund von Hafermangel, zu einem großen Pferdesterben. Ein Ersatz, der kein Futter brauchte, war da willkommen. Verwunderlicher aber als die These, dass durch einen Vulkanausbruch das Laufrad erfunden worden sein soll, ist, dass die Erfindung, einmal gemacht, im Ursprungsland keine Weiterentwicklung fand. Erst über den Umweg Frankreich kehrte das Laufrad, dass nun, da es über Pedale am Vorderrad angetrieben wurde, schon ein *Fahrrad* war, nach Deutschland zurück, und zwar infolge der Pariser Weltausstellung von 1867.

Pierre Michaux und Pierre Lallement reklamierten beide die Erfindung für sich, und es wird wohl nie mehr geklärt werden können, wer von beiden der Schnellere war; sicher ist nur, dass Michaux als Erstem die erfolgreiche Vermarktung in Europa gelang. Leider hatte sein Tretkurbelrad jedoch eine Schwachstelle. Konstruktionsbedingt entsprach eine Pedalumdrehung dem Umfang des Vorderrads – wer schneller fahren wollte, musste also entsprechend schneller treten. Oder aber das Rad musste wachsen, damit sich mit einer Umdrehung mehr Strecke zurücklegen ließ. Da man mit der ersten Möglichkeit bald an physiologische Grenzen stieß, blieb die zweite, und so kam es zu einem, aus heutiger Sicht, grotesken Umweg bei der Entwicklung des Fahrrads: dem Hochrad. Indem

man das Vorderrad, in dessen Mitte die Pedale angebracht waren, ins Riesenhafte vergrößerte, konnte man so noch weit höhere Geschwindigkeiten erreichen.

In der Anfangszeit bestiegen sehr viele Menschen das Fahrrad, die schon lange keine Kinder mehr waren, und das brachte Schwierigkeiten mit sich. »Wie bei allen neuen Bewegungsarten ist bei ihrem Erlernen das Wichtigste das, was uns am schwersten fällt: das Vergessen«, schreibt Elmar Schenkel in seinem Buch mit dem schönen Titel *Cyclomanie*. »Ohne das Vergessen der alten Muster gibt es keine neuen. Beim Fahrrad mußte man sich von der alten stabilen Bewegung verabschieden, die nur ein statisches Gleichgewicht kannte, das heißt, Balance wurde hergestellt, indem man stehen blieb. (...) Das Fahrrad provozierte die Erwachsenen, weil sie das Körpergefühl nicht kannten, das durch balancierende Bewegung entsteht, also das dynamische Gleichgewicht.«

Das Hochrad mit seinem, verglichen mit heutigen Rädern, viel höher gelegenen Schwerpunkt machte es nicht leichter. Der Sattel befand sich gut anderthalb Meter über dem Boden und nur wenig hinter der Vorderachse, und so drohte den Fahrern bei Bremsmanövern oder Straßenunebenheiten die Gefahr, sich zu überschlagen. Auch das Auf- und Absteigen erforderte sehr viel mehr Geschick, da man dazu die Beine ja bereits vom Boden lösen und mit Schwung in die Bewegung gehen beziehungsweise beim Bremsen immer schon im Abstieg begriffen sein musste.

Es gibt viele Berichte aus dieser Hochzeit des Fahrrads; nicht jeder Radfahrerschüler aber hatte das Talent, das Erlernen der Radfahrkunst so zu beschreiben wie Mark Twain, der im Alter von fünfzig Jahren zum ersten Mal ein Fahrrad bestieg, was damals noch ein Hochrad war (allerdings eins für Kinder, mit einem Raddurchmesser von nur 1,27 Meter), die Fallhöhe war also eine ganz andere als heute. Und gefallen ist er oft.

»Der Experte erklärte kurz die Gesichtspunkte des Dings, dann stieg er auf dessen Rücken und fuhr ein wenig herum,

um mir zu zeigen, wie einfach das geht. Er sagte, daß das Absteigen die vielleicht schwierigste Sache der Welt sei, deshalb würden wir uns das bis zum Schluß aufsparen. Da hatte er sich aber getäuscht. Zu seiner freudigen Überraschung brauchte er mich nur auf der Maschine zum Rollen zu bringen und aus dem Wege zu gehen, und schon kam ich von allein herunter.« Meistens schaffte der Radfahrlehrer es nicht einmal mehr, »aus dem Wege zu gehen«, wozu Twain lakonisch bemerkt: »Ich führe dies auf meine weise Voraussicht zurück, immer auf etwas Weichem abzustiegen. Manche Leute empfehlen ein Federbett, aber ich finde einen Experten besser.«

Twain kam vor allem mit dem »Eiern« des Hochrades nicht zurecht. Es erforderte körperliche Reaktionen, die »gegen die Natur, aber nicht gegen die Naturgesetze« verstoßen. Wobei unter »Natur« die Gewohnheiten und eingespielten Muster, im Grunde, wie er feststellte, die ganze Erziehung zu rechnen sei, die zu Versteifungen und Blockaden geführt hätte, die sich nicht so leicht auflösen ließen. »Das große Rad muß genau in die Richtung gedreht werden, in die man fällt«, schreibt er. Hier zwang ihn die Physik. Wollte er nicht immer wieder fallen, musste er lernen, gegen Glauben und Gewohnheit zu handeln.

Und dies hat nichts mit körperlicher Fitness zu tun. Denn wie der Schriftsteller Ludwig Ganghofer, der das Radfahren gleichfalls spät erlernte, mit Verwunderung feststellte, fiel es insbesondere guten Reitern und Turnern schwer, sich auf die neue Bewegungsform einzustellen. Das Problem sitzt, was das Fahrradfahren betrifft, tief drinnen im eigenen Körper, die eingeschliffenen Bewegungsmuster lassen sich nicht so leicht überschreiben. Aber vor allem liegt es an unserem Kopf. Der so amüsant zu lesende Bericht Twains zeigt, dass nicht nur unser Körper im Aufgeben alter Bewegungsmuster weit weniger flexibel ist, als wir meinen. Nicht so viel anders steht es mit unseren geistigen Gewohnheiten, Denkmustern, nur dass hier, weil es keine »Naturgesetze« gibt, die die Defizite und Unbeweglichkeit unserer Geistes-

»Natur« an einer Maschine sichtbar werden lassen, die Versteifungen eher von den anderen wahrgenommen werden als von uns selbst.

Es ist vor allem die Ängstlichkeit, die den Anfänger, der das Rad besteigt, hindert (ebenso den Schlittschuhläufer, Inlineskater, Skifahrer). Er muss die Kontrolle aufgeben und sich den Kräften, die ihn im Gleichgewicht halten sollen, überlassen. Beim Fahrradfahren ist zudem, wie bei fast allen Bewegungsarten, ein gewisses Tempo notwendig, denn erst dann fangen die stabilisierenden Kreiselkräfte der Räder an zu wirken – eine Erfahrung, die jeder, der auf dem Rad Schritttempo gefahren und in einen heftigen Taumel geraten ist, schon gemacht hat. Mehr als vor der Wackelei fürchtet der Anfänger sich jedoch vor der Geschwindigkeit, führt sie doch, wenn die Sache schiefeht, zu schwerwiegenden Konsequenzen. Und so muss der Körper, obwohl er mehr weiß als der Kopf, der ihn steuern will, für dessen Ignoranz mit Stößen und blauen Flecken büßen. Bei Twain dauerte es acht Tage mit je anderthalb Stunden Unterricht, bis er endlich die Balance halten konnte und ihm das Bremsen sowie das Auf- und Absteigen gelangen.

Den Beruf des Radfahrlehrers gibt es im Übrigen noch immer, obgleich man doch annimmt, jede und jeder lerne das Radfahren heutzutage, wie das Schwimmen, bereits als Kind, in einem Alter also, in dem wir uns neue Bewegungsmuster leichter aneignen. Aber auch heute gibt es Gründe, das Radfahren gar nicht oder nur schlecht zu beherrschen, aus Mangel an Übung, wegen einer Krankheit oder der Herkunft aus einem anderen Kulturkreis. Und so bietet unter anderem der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Kurse für Erwachsene an.

Eine geringe Vorstellung davon, wie es einem Anfänger auf dem Fahrrad ergeht, bekommen wir jedes Mal, wenn wir ein uns unbekanntes Rad besteigen – oder den Typ wechseln, etwa vom behäbigen Tourenrad zum tänzelnden Rennrad, das durch den schmalen Lenker und das geringe Gewicht zu einem viel stärkeren »Ausschlagen« und damit

unruhigeren Fahren führt. Auch da müssen wir uns erst gewöhnen, bis wir uns mit derselben Sicherheit wie auf dem uns vertrauten bewegen. Den (sich körperlich äußernden) Widerstand gegen Veränderungen kennen also auch Radfahrer, die seit ihrer Kindheit im Sattel sitzen.

Das Hochradfahren aber ähnelte viel eher als dem heutigen Radfahren dem Fahren auf einem Einrad; auch wenn es durch ein Stützrad besser in der Spur gehalten wurde und einen Lenker besaß, der etwas breiter ausfiel als die heute üblichen, so dass mit seiner Hilfe – wie bei einem Seiltänzer, der eine Stange benutzt, um seine Bewegungen auszubalancieren, oder wenigstens die Arme ausbreitet – leichter das Gleichgewicht gehalten werden konnte.

Stürze, Stürze, Stürze waren das Los der Fahrradpioniere, jeden Flecken Erde lernten sie dabei kennen und konnten nebenbei ihre botanischen Kenntnisse erweitern. Nicht selten gingen diese Unfälle bei den Hochradfahrern, die auch wilde Wettrennen mit Geschwindigkeiten von mehr als vierzig Kilometern pro Stunde veranstalteten, sogar tödlich aus.

Da war die Entwicklung des *Safety*, dessen Name schon den Hauptvorteil dieses neuen Fahrradtyps verrät, eine große Erleichterung. Ermöglicht wurde sie durch den Einsatz der Fahrradkette, die eine Übersetzung der Kurbelumdrehung auf das Hinterrad erlaubte. Die Räder konnten kleiner werden, ohne dass sich deshalb die Fahrgeschwindigkeit reduzierte, und wurden wieder gleich groß, man saß weiter hinten und tiefer, so dass man mit den Füßen den Boden erreichte – so wurde nicht nur die Fahrsicherheit erhöht, sondern war es auch nicht mehr notwendig, bei jedem Halt abzustiegen. Mit dem *Safety* oder Sicherheitsniederrad begann der Siegeszug des Fahrrads vom Luxusartikel zum Massenverkehrsmittel – und zur meistgebauten Maschine der Welt.

Obwohl das Hochrad also im Grunde eine technische Fehlentwicklung war, hat es bis heute eine Fangemeinde. Es erfordert eine weit vorausschauendere Fahrweise, ein Fahren

mit allen Sinnen. Der fehlende Freilauf verlangt ein gleichmäßiges Treten bei ebenso gleichmäßiger Geschwindigkeit, erhöhten Kraftaufwand bergauf und Gegendruck auf die Pedale bergab. Verstärkt wird das urtümlichere Fahrgefühl noch durch den – nach heutigen Maßstäben – Mangel an technischen Raffinessen. Auf den *Penny Farthings*, so genannt nach den ungleich großen Münzen einer alten englischen Währung, wird man ordentlich durchgerüttelt. Dass die erste Weltumrundung auf einem Fahrrad ausgerechnet mit einem solchen Gefährt absolviert wurde, erstaunt da schon. Der in England geborene, später nach Amerika ausgewanderte Thomas Stevens bestieg am 22. April 1884 in San Francisco ein schwarzes 50-Inch-Hochrad und erreichte nach abenteuerlicher Fahrt, die ihn zunächst von der amerikanischen Westan die Ostküste und einmal quer durch Europa führte, ehe es über die Grand Trunk Road weiterging, die alte Handelsstraße, die Afghanistan über Indien und Pakistan mit Bangladesch verbindet und die er für ihren exzellenten Zustand und die gänzliche Abwesenheit von Räubern rühmte, im Dezember 1886 schließlich Yokohama. Von dort setzte er im Januar 1887 mit dem Dampf über den Pazifik und schloss den Kreis. Seine überall Aufsehen erregende Reise, auf der er etwa 13 500 Meilen mit dem Rad zurückgelegt hatte, beschrieb er in zahlreichen Artikeln, die im *Harper's Magazine* und später auch zweibändig in Buchform erschienen.

Die Radpioniere wussten: Wenn man etwas als Erstes tut, muss man sich besondere Mühe geben, weil man, wenn man scheitert, nicht nur sich, sondern die ganze Sache lächerlich macht. Und das bedeutet: Man sollte im Verborgenen üben und erst hervortreten, wenn man die neue Technik beherrscht. Oft, vor allem bei einer Tätigkeit, die im Freien ausgeübt wird, ist das jedoch nicht möglich – also heimst man zunächst Häme, Spott, Verachtung ein und wird für verrückt und zu einer Gefahr für Staat und Kirche, die Gesundheit, den häuslichen Frieden, die Erziehung der Kinder, kurz: die Gewohnheit, das Vertraute erklärt.

Die englische Dichterin Flora Thompson, geboren 1876, die vor allem durch ihre autobiographisch-sozialgeschichtliche Schilderung der ländlichen Bevölkerung in ihrer Roman-Trilogie *Lark Rise to Candleford* bekannt geworden ist, schrieb dazu aus der Rückschau: »Radler in ihren soliden Sportanzügen, runden Mützen mit dem Klubemblem waren für die Dörfler Scherzfiguren. Niemand, der sie vorbeiradeln sah, würde es geglaubt haben, hätte man ihm gesagt, daß innerhalb weniger Jahre in jedem ihrer Häuser mindestens ein Fahrrad stehen würde, daß die Männer zu ihrer Arbeit radeln, die jungen Frauen nach getaner Hausarbeit sich aufs Rad schwingen und zum nächsten Städtchen radeln würden, um dort die Schaufenster zu sehen.«

Und wenn schon die *Fahrradfahrer* ausgelacht und argwöhnisch beäugt wurden, wie viel mehr erst die *Fahrradfahrerinnen*! Dass Frauen Fahrräder bestiegen, wurde geradezu als ein Angriff auf die sittliche Ordnung und die herrschenden Geschlechter- und Moralvorstellungen verstanden. Und so wurden den radfahrenden Frauen zunächst ähnliche Beschränkungen wie den Reiterinnen auferlegt: Auch die Fahrräder wurden mit Damensätteln ausgestattet, was bedeutete, dass beide Pedale auf derselben Seite des Rades angebracht waren, die Frauen also seitlich versetzt von der Mittelachse sitzen mussten, was die Sache mit dem Gleichgewicht nicht gerade erleichterte. Dann gab es besondere Konstruktionen für Frauen, unter anderem das *Tricycle*, bei dem es sich eigentlich eher, wie der Name schon verrät, um ein Dreirad handelte, auf dem Rücken getragen und die Beine züchtig zusammengehalten werden konnten – was aber, wie eine Collage von Max Ernst mit dem Titel *Zwei junge Mädchen spazieren quer durch den Himmel* vor Augen führt, die zwei heranwachsende Damen auf einem solchen Gefährt zeigt, das eher einem graziilen Tretboot auf Rädern ähnelt als einem Fahrrad, nicht verhindern konnte, dass eine verführerische Freizügigkeit und Autonomielust von diesen so unbewacht-unabhängig spazierenfahrenden ausging.

Die Arme locker untergehakt, steuern sie mit der je freien Hand mittels kleiner Hebel die Maschine, deren schulterhohe, seitlich angebrachte Räder Flügeln gleichen, und obwohl die beiden, die wie eng befreundete, vertraute Gymnasiastinnen wirken, nebeneinander auf *einem* Fahrzeug sitzen, in schöner Symmetrie des Gespanns, hat man doch den Eindruck, jede könne sich ganz leicht mit einer flüchtig abschiednehmenden Geste von der anderen lösen, zur Seite schwenken und ihrer Wege durch den Himmel ziehen, durch diesen seltsam gerade strömenden Regen und unter den zuckenden Blitzen hinweg, von denen sich beide so unberührt zeigen, als säßen sie in ihren Jungmädchenzimmern oder lägen träumend auf ihren Betten, Hand in Hand, und malten sie sich bloß aus: die Fahrt über dem dampfend-still-glänzenden Meer.



Max Ernst: *Zwei junge Mädchen spazieren quer durch den Himmel, 1929.*

Diese Unabhängigkeit, die hier bei Max Ernst etwas Schwebend-Poetisches und Erotisch-Verlockendes hat, war es vor allem, die das Fahrrad in den Augen der Feinde weiblicher (Verkehrs-)Emanzipation zum Stein des Anstoßes machte. Vorgeschoben wurden, wie so oft, wenn es um die Autonomie weiblichen Lebens ging, andere Gründe, zuallererst natürlich, wie es sich für die vom Positivismus der Naturwissenschaften geprägte Epoche gehörte, medizinische. Ihren Höhepunkt erreichte die Debatte im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts, nachdem das Fahrrad einen ungeheuren Boom erlebt hatte

und sich auch unter den Frauen immer größerer Beliebtheit erfreute. Da es an weiblichen Ärzten zu dieser Zeit noch mangelte, wurde sie allein von Männern geführt.

Gewarnt wurde vor der Überanstrengung, die sich in Atemnot, Herzklopfen, erhöhtem Blutdruck, Schwächegefühl und dem Zittern der Oberschenkelmuskulatur zeige, als besonders gefährdet galten darüber hinaus Lungen und Nieren. Ein Kölner Arzt behauptete sogar, gewisse Hirnteile würden durch das Radfahren so gehemmt, dass die Wahrnehmung unscharf werde und die Bewegung zu einer Art Betäubung führe, die der Wirkung des Haschisch nicht unähnlich sei – und empfahl: »Wenn das zarte Geschlecht absolut das Bedürfnis zur Bethätigung seiner Strampelkraft fühlt, so kann es diese ebenso gut an der Nähmaschine efektuieren.«

All die negativen Begleiterscheinungen, die durchweg von Experten diagnostiziert wurden, die selbst keine Radfahrer waren, galten natürlich auch für Männer – die Frau aber, das unbekannte Wesen, Fabeltieren ähnlich, über die man sich lustvoll-schaurige Märchen erzählt, war, so die einhellige Meinung, von ihnen in ungleich höherem Maße betroffen. Da gab es nun manche Überraschung. Überzeugt davon, dass Frauen nur wenig an sportlicher Betätigung verträgen, stellten nicht nur die Ärzte erstaunt fest, dass »die meisten Damen eine viel größere Leistungsfähigkeit und Ausdauer zeigen, als wir anzunehmen uns angewöhnt haben«, sondern die Männerwelt im Ganzen musste zur Kenntnis nehmen, dass Frauen bei Radrennen nicht selten als Erste die Zielgerade überrollten und geschlechtsübergreifend Geschwindigkeits- und Streckenrekorde hielten.

Die größte Sorge war wohl, die Frau möge sich als weniger »zart« erweisen, als es den Männern lieb war. Denn immer mehr Frauen wollten den geschützten häuslichen Bereich verlassen und ihrer eigenen unbeobachteten Wege gehen beziehungsweise fahren, und wenn die Wirkung dieser selbst angetriebenen Fahrt der des Haschisch nahe kam, umso besser! Seltsamerweise beschreiben Frauen, die zu dieser Zeit das Radfahren erlernten und eigene Touren

unternahmen, die Wirkung aber als geradezu entgegengesetzt: Nicht Betäubung erlebten sie, sondern eine Erfrischung des Körpers und ein Klarwerden der Gedanken.

Auf einer 1896 entstandenen Zeichnung hat der damals 33-jährige Emanuel Bachrach-Barée, ein zur Münchner Luitpold-Gruppe gehörender Künstler-Autodidakt, der als Zeitsungsillustrator arbeitete und hübsche Genreszenen und Landschaften malte, den Reiz eines solchen Radpionierinnen-Ausflugs eingefangen. Die erste Etappe haben die fünf jungen Frauen bewältigt, nun picknicken sie auf einer Lichtung im Wald. Zwei sitzen im Gras und prosten einander mit einem Glas Wein zu, eine dritte hat sich lang ausgestreckt und raucht eine Zigarette, die vierte, stehend bei den beiden Weintrinkerinnen, hat sich sogar eine Pfeife angesteckt, und die fünfte schließlich repariert etwas an ihrem Rad und wird, sobald sie damit fertig ist, zu den anderen gehen und Wein trinken und rauchen wie sie.



Emanuel Bachrach-Barée:
Picknick Berliner Radlerinnen, Grunewald 1896.

Und wenn man diese fünf so betrachtet, beginnt man sich vorzustellen, was sie tun, wenn sie nicht auf einer sonnenbeschienenen Lichtung im Berliner Grunewald liegen. Sie könnten Studentinnen sein oder schon einem Beruf nachgehen, die eine, die Pfeife raucht und die Hände in die Hüf-



Bettina Hartz

Auf dem Rad

Eine Frage der Haltung

Gebundenes Buch mit Schutzumschlag, 208 Seiten, 12,5 x 20,0 cm
ISBN: 978-3-421-04479-2

DVA Sachbuch

Erscheinungstermin: April 2012

Das ideale Geschenk für alle passionierten und überzeugten Stadträdler

In der Stadt gibt es kein einfacheres, schnelleres, kostengünstigeres, gesünderes und umweltfreundlicheres Transportmittel als das Fahrrad. Tag für Tag schwingt Bettina Hartz sich auf ihr lautlos dahingleitendes Gefährt, eilt von Termin zu Termin, zum Einkaufen, zu Freunden, ins Theater. Von Kindesbeinen an ist ihr diese Fortbewegungsart die vertrauteste, während das Auto ein selten gebrauchtes, ungeliebtes Vehikel bleibt.

Bettina Hartz erzählt von den Abenteuern des Radfahrens, vor allem in der Großstadt, wo man als Radler nicht nur Wind und Wetter ausgesetzt ist, sondern regelrecht umbrandet wird von Verkehr. Und sie berichtet vom Gefühl der Freiheit und des Glücks, das sie empfindet, sobald sie auf dem Sattel sitzt: Radfahren ist für sie nicht nur eine besonders anmutige Form der Fortbewegung, es ist auch und vor allem ein Lebensgefühl.